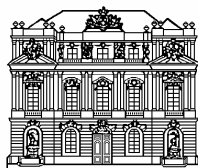


ALPENFORSCHUNG
IM AUFTRAG DER ÖSTERREICHISCHEN AKADEMIE DER WISSENSCHAFTEN



FORSCHUNGSPROJEKT:
EMISSIONSGESTEUERTER VERKEHR ÜBER DIE ALPEN

ALP-EMIV

ENDBERICHT

des theoretisch wissenschaftlichen Teiles

6 Emissionsrechtehandel: Grundlagen und Tücken

Projektwerber und Projektleitung:

INSTITUT FÜR STRASSEN- UND VERKEHRSWESEN (ISV)
Technische Universität Graz
Rechbauerstraße 12/II, A-8010 Graz

Projektleiter: Univ.-Prof. Dr.techn. Werner GOBIET

Projektpartner:

INSTITUT FÜR ZIVILRECHT (IZR)
Universität Innsbruck

HERRY CONSULT GMBH

Em. Univ.-Prof. Dr. Peter FALLER

VERFASSER: FORSCHUNGSGRUPPE Alp-Emiv

Univ.-Prof.Dr.techn. Werner **GOBIET** (ISV, Projektleiter)

Em.Univ.-Prof.Dr. Peter **FALLER**

Dr.techn. Markus **FREWEIN** (ISV, Projektmanagement)

Ass.-Prof. Mag. Dr. Peter **JORDAN** (IZR)

Dr. Max **HERRY** (Herry Consult GmbH)

unter Mitarbeit von

Martin **VILHAR** (ISV)

ISBN-10 3-7001-3778-8

ISBN-13 978-3-7001-3778-8

doi: 10.1553/alp-emiv

<http://epub.oeaw.ac.at/alp-emiv>

Graz, im Juni 2006

6 Emissionsrechtehandel: Grundlagen und Tücken

6.1 Das Emissionsrecht als Handelsobjekt

Eine Grundvoraussetzung für das Funktionieren dieses Steuerungssystems ist die gesellschaftliche Akzeptanz der Tatsache, dass das Emittieren von Schadstoffen und Lärm – zumindest innerhalb einer gewissen Bandbreite – ein Verhandlungsgegenstand sein kann, so dass für das Unterlassen von Emissionen *positive* und für das Emittieren *negative ökonomische Sanktionen* möglich sind. Nur bei Vorliegen eines solchen Spielraums kann an das ökonomische Rationalverhalten von Transportnachfragern und Transporteuren appelliert werden, um sie zum Verzicht auf besonders emissionsintensive Transportvarianten zu bewegen. Es wurde allerdings bereits im zweiten Zwischenbericht darauf hingewiesen, dass, wenn Fragen des Gesundheitsschutzes zur Diskussion stehen, ein solcher Spielraum nicht gegeben ist; Eingriffe in die Gesundheit des Individuums können nicht Verhandlungs- oder Handelsobjekt sein.³⁹

6.2 Das Zertifikat als Emissionsguthaben

Innerhalb des soeben genannten Spielraums hat das Zertifikat die Eigenschaften einer handelbaren Ware, die zum jeweils geltenden Marktpreis gekauft und verkauft werden kann. Mit dem Erwerb des Zertifikates sichert sich der Käufer ein Emissionsguthaben, das er, wenn der eigene Bedarf an emissionsinduzierenden Transporten wegfällt, an andere Interessenten veräußern kann. Demzufolge kann hier der Marktpreis seine Funktion als Knappheitsindikator ausüben. Wenn die Summe der Transportwünsche auf dem betreffenden Korridor die Anzahl verfügbarer Zertifikate übersteigt, kommt es zu einem Anstieg des Zertifikatpreises, wodurch weniger zahlungswillige und/oder zahlungsfähige Transportnachfrage zurückgedrängt wird. Die Beweglichkeit des Marktpreises für Zertifikate zwingt somit die Transportnachfrager, ihre Fahrtenwünsche zu überdenken und den Gegebenheiten anzupassen. Konkret werden durch diesen Vorgang die dringlichsten Transportwünsche vorgereiht, die weniger dringlichen dagegen zurückgereiht.

6.3 Der Zertifikatehandel im Verkehr als Analogon des Zertifikatehandels in Energiewirtschaft und Industrie

Über die inzwischen erfolgreich abgeschlossene Einführung des Emissionsrechtehandels in Energiewirtschaft und Industrie wurde in den bisherigen Projektberichten – dem jeweiligen Realisierungsstand entsprechend – berichtet. Für Unruhe und Rätselraten sorgte das Auf und Ab des Börsenkurses der CO₂-Zertifikate. Die Unruhe steigerte sich zum Unmut, als die deutschen Stromerzeuger ihre

³⁹ Vgl. Abschnitt 4.4.1.3 des Projektberichts über das Untersuchungsjahr 1

Preiserhöhungen mit dem Hinweis auf die CO₂-Zertifikate begründeten, obwohl ihnen diese Zertifikate bei der Erstaussgabe gratis zugeteilt worden waren.

6.4 Kritikpunkte am gegenwärtigen Emissionsrechtehandel

6.4.1 Die Gratis-Erstaussgabe der Zertifikate (Emissionsrechte)

Bekanntlich wurden die Emissionszertifikate den Anlagenbetreibern in Industrie und Energiewirtschaft in der ersten Runde, d.h. am Beginn der Handelsperiode 2005 bis 2007, zum Preis Null zugeteilt. Inzwischen verstärkt sich die Kritik an diesem Vorgehen.⁴⁰ Es wird die Frage aufgeworfen, ob diese Entscheidung, mit der man zwar die Einführungswiderstände elegant umschiffen konnte, für das längerfristige Funktionieren des Systems nicht doch eine gewaltige Hypothek bedeutet. Die Unsicherheit darüber, in welchem Ausmaß die bisherigen Zuteilungsquoten ab 2008 reduziert sein werden, lösen bei den Emittenten bereits jetzt Reaktionen aus, die in der Öffentlichkeit verschiedentlich auf Unverständnis und Ablehnung stoßen.

6.5 Tücken bei der Anwendung im Straßengüterverkehr

Als Hauptursache für diese widersprüchlich erscheinenden Kursbewegungen gilt festzuhalten, dass es im Wesentlichen die lang anhaltende Unklarheit über die Allokation in der 2. Periode des Emissionszertifikatehandels.

6.5.1 Die Effektivitätsfrage

Es fällt auf, dass nach dem allmählichen Abklingen der Laudationes auf den erfolgreichen Start des Emissionsrechtehandels nun auch die Kritiker dieses Steuerungssystems sich wieder verstärkt zu Wort melden. Dabei geht es vor allem um die Frage der Effektivität des neuen Systems, d.h. um die Frage, ob der Emissionsrechtehandel jenen Klimaverbesserungseffekt zustande bringen wird, dessentwegen er eingerichtet wurde. Während die anderen Kritikpunkte sich mehr auf den Bereich des klaglosen Funktionierens des Emissionsrechtehandels beziehen, ist die Effektivitätskritik viel fundamentaler; sie rührt sozusagen an die Wurzeln dieser Innovation.

⁴⁰

„Der Leiter des Bremer Energie-Instituts, Wolfgang Pfaffenberger, kritisierte die kostenlose Vergabe der Emissionszertifikate und plädierte für eine Versteigerung der Zertifikate ab 2008. "Wenn man die Zertifikate schon diesmal versteigert hätte, hätten die Versorger keine Mitnahmegeschäfte gemacht. Dafür wäre das Geld dem Staat zugute gekommen", sagte der Ökonom. Die 1,485 Milliarden kostenlos verteilten Zertifikate haben nach Pfaffenbergers Berechnung zurzeit einen Marktwert von etwa 33 Mrd. Euro.“ (Quelle: Emissionshaus König&Cie, Gratisvergabe von Emissionsrechten gerät in Kritik, Home/News, 23.8.2005)

Obwohl dem Projektteam von Beginn an klar war, dass nicht eine Eins-zu-eins-Übertragung, sondern allenfalls eine **analoge** Anwendung des inzwischen gestarteten Emissionsrechtehandels auf den Bereich des alpinen Verkehrs in Betracht kommen kann, soll hier der Aufarbeitung dieser Fundamentalkritik nicht ausgewichen werden.

Um welchen Einwand geht es bei dieser Effektivitätskritik am Emissionsrechtehandelssystem?

- **Der Emissionsrechtehandel ist – bezogen auf den Treibhauseffekt - eine Sisyphuslösung: Die am Kyoto-Abkommen nicht teilnehmenden Staaten können das zunichte machen, was ein Club aus besonders umweltbewussten Ländern sich auferlegt.**

Dieser Einwand trifft ins Schwarze. Die Nichtteilnahme der USA und die Ausklammerung der Länder der Dritten Welt (z.B. Chinas) bezüglich der Pflichten des Abkommens führen dazu, dass eine Gruppe engagierter Staaten kostenintensive Maßnahmen zur Lösung eines globalen Problems ergreift, ohne dass eine Garantie gegeben ist, dass diese Maßnahmen an der bestehenden Problemsituation etwas ändern.

So ist bei der Umsetzung des Emissionsrechtehandels für den Straßengüterverkehr die Zuordnung der Emissionsverantwortung im Verkehr auf die Ansatzpunkte

- **Infrastruktur**
- **Verkehrsbetrieb und**
- **Verkehrsmittel**

umfassend zu diskutieren und abzuwägen. Die wesentlichen Systemkomponenten sind in Kapitel 3.3 und in Tabelle 4 und Tabelle 5 aufgezeigt.

Auch der Wechsel von globaler Emissionsbeschränkung zu raum-zeitlich spezifizierten Emissionsobergrenzen unterstützt die Forderung nach einer Fortsetzungsstudie. Hier unterscheidet sich das System Alp-EmiV deutlich vom Emissionsrechtehandel in Industrie und Energiewirtschaft.